Publicatiedatum: 20 november 2026
www.autozine.nl



Ford Transit City

Slim besparen

Autotest | Bij bedrijfswagens is de persoon die de auto aanschaft lang niet altijd degene die er ook mee gaat rijden. En in de praktijk hebben die twee uiteenlopende wensen. De gebruiker let op het comfort, de prestaties, de veiligheid en het imago. Het bedrijf kijkt naar de kosten per kilometer, de betrouwbaarheid en de inzetbaarheid van een voertuig. Voor die laatste groep is er nu een bus op maat. Maak kennis met de Ford Transit City.

Afgaande op de afmetingen is het verschil tussen de Transit City en de bestaande bedrijfswagens van Ford klein. Dus waarom heeft Ford de moeite genomen om toch een extra model toe te voegen? Omdat het kon! Ford werkt in China namelijk al decennia samen met JMC. Mede dankzij de expertise van Ford kon de Jiangling Motors Corporation een doordachte bus op de Chinese markt aanbieden. Ford zag dat diezelfde bus echter met kleine aanpassingen ook geschikt zou zijn voor Europa. De bus is voordelig in aanschaf en gebruik en dat zal ook de Europese ondernemer aanspreken!





Hoe Ford en JMC hebben bespaard is al duidelijk bij de eerste aanraking: de Transit City heeft verticale deurhendels. Die zijn al jaren in gebruik en alles wat niet opnieuw hoeft te worden ontwikkeld bespaart geld. Bovendien vormen deze deurhendels een aardige knipoog naar de klassieke Transits en hebben ze hun betrouwbaarheid inmiddels bewezen. Het uiterlijk van de Transit City verschilt sterk van het Chinese donormodel omdat in China minder hoge eisen worden gesteld aan de (voetgangers)veiligheid. Het toevoegen van een motorkap gaf Ford bovendien de mogelijkheid om de stroomlijn te verbeteren en het model een eigen gezicht te geven. Ook het plaatwerk met een asymmetrisch reliëf (o.a. in de achterdeuren) maakt van de Transit City een echte Ford, zij het een heel moderne.

Ruimte

Nog een verschil met het Chinese model: dat heeft achterwielaandrijving terwijl Ford kiest voor voorwielaandrijving. Daardoor kon de laadvloer lager komen te liggen. Dankzij de motorkap, hoe kort ook, kon de cabine iets verder naar voren worden geschoven zodat meer laadruimte ontstaat. De standaardversie (L1H1) biedt daarom 6.4 m3 laadruimte met een tildrempel van 55 cm. Dat is voldoende voor 3 europallets. Het maximale laadgewicht bedraagt 1.085 kg. De laadruimte is bereikbaar via een schuifdeur aan de zijkant en twee scharnierende deuren achter.

Uiteraard is de Transit City ook leverbaar met een langere wielbasis en extra hoogte (L2H2). Dan neemt het laadvolume toe tot 8.5 m3 en mag 1.275 kg aan lading worden vervoerd. Voor wie de City helemaal op maat wil maken is er een "Chassis Cabine" waarop iedere gewenste opbouw kan worden gemonteerd. Op het moment van schrijven kan de Transit City stroom leveren aan zoeklichten, zwaailichten en andere extra elektronica. Vanaf midden 2027 verwacht Ford ook energie te kunnen leveren voor bijvoorbeeld een koelinstallatie, hijskraan of kiepmechanisme.

Cabine

Ook in de cabine staat alles overduidelijk in dienst van de functionaliteit. Hier zijn geen overbodige zaken of zelfs maar decoratie te vinden. Helaas zijn er ook weinig bergvakken, en dat is jammer voor een voertuig dat door de gebruiker bijna als tweede huis zal worden gebruikt. De Transit City heeft een dashboardkastje en grote deurvakken, maar daar blijft het bij qua bergruimte.



De uitrusting is precies voldoende. Zo is er geen klimaatcontrolesysteem, maar wel een airconditioning (aan/uit, geen temperatuur selecteren). Terwijl de Chinese tegenhanger slechts een USB-aansluiting en een houder voor een telefoon biedt, voorziet Ford in een centraal beeldscherm. Wie echter een navigatiesysteem wenst is daarvoor aangewezen op de eigen telefoon middels Apple CarPlay of Android Auto. Ford is mede zo succesvol met bedrijfswagens dankzij de eigen software voor wagenparkbeheer. Die functionaliteit is helaas beperkt bij de Transit City tot individueel gebruik (middels een dongel). Het koppelen aan externe software middels een API is vooralsnog niet mogelijk.

Alle verplichte veiligheidsvoorzieningen zijn aanwezig. Dankzij de kennis van Ford van de Europese markt zijn deze systemen terughoudend. Waarschuwingsgeluiden zijn niet te indringend en nadat een fout is gemaakt herhaalt het alarm niet. Zeker bij een voertuig dat op een dag vele keren wordt aan- en uitgezet is dat een zegen. Let op dat de Transit City alleen rijdt wanneer de bestuurder de gordel om heeft.

Batterij en bereik

Ford noemt de nieuwe bus "Transit City" om duidelijk te maken dat dit voertuig is bedoeld voor gebruik in de stad. Voor ondernemers die een vaste route rijden en/of een voorspelbaar gebruikspatroon hebben volstaat een batterij met een geringe capaciteit. Juist hiermee kan veel geld worden bespaard. Bovendien kiest Ford voor een LFP-batterij en die is goedkoper en gaat langer mee dan conventionele batterijen.



Ford levert de Transit City in één uitvoering. Er is geen keuze uit uitrustingsniveaus, batterijen of elektromotoren. De batterij heeft een capaciteit van 56 kWh, waarop in theorie 254 km kan worden afgelegd. Volgens gegevens van Ford leggen voertuigen zoals deze gemiddeld 110 km per dag af, dus er is zelfs extra capaciteit om uitzonderlijke gevallen zoals extreem weer op te vangen. Ford gaat er vanuit dat de Transit City 's nachts wordt opgeladen en daarom is bespaard op de omvormer. Opladen kan met een snelheid van maximaal 87 kW bij een snellader en 11 kW bij een eigen laadpunt. Met andere woorden: wederom is capaciteit beschikbaar om uitzonderingen op te vangen, terwijl de 11 kW ruim voldoende is om 's nachts op te laden tot 100%.

Prestaties en verbruik

De prestaties van de 150 pk sterke elektromotor zijn ruim voldoende. Verwacht niet de gretigheid van een elektrische personenauto, maar wel veel meer souplesse en daadkracht dan een vergelijkbare diesel zou bieden. De testauto met 400 kg zand achterin kwam moeiteloos mee met de verkeersstroom. Omdat een elektromotor het maximale koppel al levert vanuit stilstand, wist deze bus zelfs meer dan eens razendsnel ergens tussen te duiken in druk stadsverkeer. Indien gewenst kan worden geremd op de motor. Dat maakt het rijden makkelijker (stroompedaal loslaten is gelijk aan remmen) en het bespaart energie. Echter, dit zogenaamde "regenereren" verloopt niet zo soepel als in de

personenauto's van Ford.



Na een kleine dag rijden kwam het testverbruik uit op 17.3 kWh per 100 km. Dat lijkt ongelooflijk laag, maar heeft alles te maken met de route. De Transit City is getest in de stad en daar is iedere elektrische auto zuiniger. Met dit lage verbruik kwam de daadwerkelijke actieradius uit op 243 km.

Weggedrag

Voor deze test is zowel met de L1H1 als de L2H2 gereden en de onderlinge verschillen zijn onverwacht groot. De variant met de standaard lengte en hoogte rijdt goed, maar geeft niet het Ford-gevoel. Daarvoor is het weggedrag te anoniem met een te lichte besturing. Daar is op zich niets mis mee, want zelfs in de bocht geeft de L1H1 een vertrouwenwekkend gevoel. Dankzij grote spiegels is deze bus bovendien goed te overzien, zodat ook minder ervaren bestuurders veilig op weg kunnen met deze bus. Dankzij alle aanpassingen zou deze Ford een kleine draaicirkel hebben, maar in de praktijk is de Transit City niet wendbaarder dan soortgelijke bussen van andere merken.

De L2H2 is merkbaar groter, terwijl de cabine toch echt identiek is aan die van de L1H1. Echter, de balans in het onderstel is beter, waardoor deze versie juist wel de unieke combinatie van dynamiek en comfort biedt waar Ford om bekend staat.



Conclusie

Ford weet dat bedrijfswagens soms met het gevoel en soms puur rationeel worden gekozen. De Transit Custom is geliefd dankzij de vele uitvoeringen en de luxe van personenautoniveau. Zelfstandige ondernemers gebruiken zo'n bus bovendien als visitekaartje. Zowel luxe als verfijning is echter niet gratis.

En dat is waarom Ford nu de Transit City introduceert! Bij de Transit City staat de prijs centraal en daarom is dit de keuze van de boekhouder die voornamelijk kijkt naar de TCO ("total cost of ownership"). Overal waar kan worden bezuinigd is ook bezuinigd, uiteraard zonder de functionaliteit of veiligheid uit het oog te verliezen. Zo is de uitrusting wel voldoende, maar niet overdadig. De aandrijflijn is op maat gemaakt voor dagelijks gebruik in de stad en nachtelijk opladen. Daarom voldoen een "kleinere" batterij en minder krachtige omvormer. Omdat de Transit City vanaf de basis is ontworpen als elektrisch voertuig weet Ford meer ruimte uit de buitenmaten te halen en zijn er volop mogelijkheden voor op- en ombouw. ■

Specificaties
Ford Transit City

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	499 x 189 x 199 cm
Wielbasis	306 cm
Gewicht	1.990 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	56 kWh
Bagageruimte	l
Bandenmaat	215/65R16

Motor en prestaties



Vermogen	150 pk @ 0 rpm
Koppel	260 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	sec.
Topsnelheid	120 km/u
Verbruik gemiddeld	23.80 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	254 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.389,-
Prijs instapmodel	€ 36.179,-